



**MODIFICA RESOLUCIÓN EXENTA N° 156 DE 2016, QUE ESTABLECE PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN DE LA LEY N° 18.696, DETERMINA ÁREA GEOGRÁFICA DE APLICACIÓN DEL MISMO Y APRUEBA CONDICIONES DE OPERACIÓN, REQUISITOS Y OTRAS EXIGENCIAS QUE EXPONE.**

**VISTO:** Lo dispuesto en la Ley N° 18.696; la Ley N° 19.040; la Ley N° 18.059; la Ley Orgánica N° 18.575, Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 19.880; el D.F.L. N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito N° 18.290; la Ley N° 20.378; la Ley N° 20.696; la Ley N° 21.289, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2021; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones N° 156 y N° 1841, de 2016, N° 278 y N° 802, de 2017 y N° 224 de 2018, todas las del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; los Decretos N° 14 y N° 15 de 2018, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República y demás normativa aplicable.

**CONSIDERANDO:**

**1°** Que el año 2016, se implementó en la comuna de Villarrica un sistema regulado de transporte público urbano de buses, el que se inició con la entrada en vigencia del Perímetro de Exclusión y condiciones de operación contenidas en la Resolución Exenta N° 156 de 2016 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus posteriores modificaciones.

**2°** Que, en relación a la materia, se ha recibido Minuta de la División de Transporte Público Regional (DTPR) de esta Subsecretaría, en la que se expone que se ha advertido la necesidad de incorporar modificaciones a las condiciones de operación actualmente vigentes, puntualmente en lo que respecta a la fórmula de pago y sus definiciones, los montos de pago y las sanciones previstas para el caso de incumplimientos a las obligaciones previstas en las Condiciones de Operación.

**3°** Que, en este sentido, indica la Minuta "(...) se ha previsto modificar el punto 5.1, fórmula de pago y sus definiciones, con el fin de homologar las condiciones del perímetro de exclusión de Villarrica, con las actuales condiciones que se establecen en las regulaciones de perímetro de exclusión vigentes en otras ciudades de nuestro país. En efecto, la experiencia de ya 10 perímetros operativos a lo largo del país, ha permitido incorporar mejoras regulatorias en los últimos sistemas, pero que en Villarrica no están presentes, al ser el primero en iniciar operación."

Luego, expone el documento que "(...) Con esta modificación se busca separar el subsidio en una parte fija y otra variable. La variable queda sujeta a descuentos por la aplicación de los indicadores de cumplimiento contenidos en la regulación. La sección fija no sufre descuentos por efectos operacionales. En los últimos perímetros implementados, la parte fija corresponde a las compensaciones por rebajas de tarifas, ya sean adultas, escolares u otras."

Se indica además, que en el caso particular de Villarrica, además se incluirá un concepto de **subsidio fijo por incorporación de flota adicional**. Cabe precisar que, la minuta indica que (...) a través de los decretos N° 14 y N° 15 de 2018, de este Ministerio, se modificó el contrato de los operadores de la ciudad, para incorporar flota adicional, que permitiera cumplir los compromisos del Plan Operacional exigido en aquel momento. Esta incorporación tiene un subsidio asociado en los términos contemplados en la Resolución Exenta N° 156 de 2016 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ya mencionada; y con esta nueva modificación se busca hacer fijo también este subsidio, considerando de especial manera el hecho que los buses deben ser pagados regularmente por el operador, independiente del nivel de operación prestado".

4° Que, señala además la DTPR en su minuta que se requiere ajustar el cuadro contenido en el punto 6.1 de las Condiciones de Operación, en el sentido de establecer las separaciones de subsidios antes mencionados, es decir buses adicionales, tarifa y operación. De esta manera se reflejará adecuadamente la modificación del numeral 5.1 de las Condiciones de Operación, indicada en el considerando 3°, precedente.

5° Que, finalmente, expone la Minuta DTPR que se requiere incorporar ajustes en el punto 8.2 de las Condiciones de Operación, denominado "De los incumplimientos y sus sanciones".

Por un lado – señala el documento- "(...) se debe ajustar lo relacionado a las infracciones gravísimas que dan lugar a la Cancelación del Servicio del Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros (RNSTP). Como las Unidades de Negocio pueden tener más de un servicio asociado, la cancelación de un servicio no necesariamente implica el término anticipado del contrato con la Unidad de Negocio. Es por ello que en las Condiciones de Operación se debe establecer que: 'Podrá proceder la sanción de Cancelación del servicio y/o Caducidad del Contrato por parte de la Subsecretaría de Transportes...', en donde el 'y/o' da cuenta de lo explicado anteriormente."

Cabe al respecto señalar que el documento en referencia indica que "Definir que por la cancelación de un servicio se debe caducar el contrato completo con la Unidad de Negocio no es razonable, ya que existen muchos casos de servicios que representan un porcentaje muy menor de la flota total de sus respectivas Unidades de Negocio. Sin embargo, la sanción de cancelación del servicio sin ir aparejada del término anticipado del contrato con la Unidad de Negocios también es problemática ya que podría generar el incentivo a incumplir los servicios que son menos rentables desde el punto de vista privado. Es por ello que se debe establecer que cuando la cantidad de servicios cancelados corresponde a un cierto porcentaje de la flota total de la Unidad de Negocio, necesariamente se deberá poner término anticipado al contrato entre el MTT y el operador. De esta forma se alinean incentivos, y la empresa no descuida la operación de los servicios que son menos rentables desde la óptica privada, pero que socialmente son relevantes. Cabe mencionar que se utiliza flota y no directamente servicios como criterio de caducidad de contrato porque el tamaño de una empresa operadora se encuentra dado por su flota y no por el número de sus servicios, de hecho, las economías de escala de una empresa pasan por el tamaño de su flota, mientras que el número de

*servicios da cuenta de las economías de diversidad, es decir, la conveniencia de servir más de un par Origen-Destino.”*

Dado lo anterior, la minuta indica que se definirá “(...) que los porcentajes que llevan a caducidad del contrato varían en función del tamaño de las diferentes Unidades de Negocio, tal como se indica en el siguiente cuadro:

<i>Flota Mínima</i>	<i>Porcentaje de la flota que lleva a caducidad del contrato</i>
<i>1 - 25</i>	<i>40%</i>
<i>26 - 50</i>	<i>50%</i>
<i>51-100</i>	<i>60%</i>
<i>101-250</i>	<i>70%</i>
<i>251 o más</i>	<i>80%</i>

*Con estos porcentajes, en el caso de no caducar contrato, se asegura que siempre quedará una empresa operadora en el sistema con un tamaño tal que podrá aprovechar las economías de escala propias de los sistemas de transporte público. Definir un porcentaje superior a los mostrados en la tabla conlleva la existencia de empresas ineficientes operacionalmente y con importantes desequilibrios económicos que alterarían las condiciones de prestación del servicio.*

*Por otro lado, la aplicación de sanciones a través de multas en cierto número de UF no resulta, ha mostrado la experiencia, en cambios de conducta en el operador, sino que más bien en la precarización de las condiciones de operación, dejando al Ministerio sin opciones de aplicar mejoras notorias en la operación del servicio. Es por ello que se propone homologar con últimas regulaciones y transformar la aplicación de la mayoría de las sanciones en descuentos del ranking. Lo anterior permite mantener los flujos de ingresos del operador, sin aplicar multas en dinero, y generar una revisión global de los servicios y una eventual cancelación y concursabilidad, anualmente. En resumen, se busca no afectar los equilibrios financieros del operador, ante eventuales incumplimientos, y generar instancias anuales de revisión que podrían implicar eliminar servicios y concursar.”*

**6°** Que, la minuta de la DTPR concluye señalando que la modificación en referencia, “(...) no implica un mayor gasto, pues, por un lado se distribuyen los subsidios vigentes en diferentes componentes, sin aumentarlos, y por otro, se modifican facultades sancionatorias.”. Finalmente, agrega que “la presente modificación no altera las condiciones esenciales de equilibrio financiero de los contratos vigentes en el Perímetro de Exclusión de la ciudad de Villarrica, para los efectos del artículo 14.13. de la Resolución N° 7 de 2019 de la Contraloría General de la República; por lo que el acto administrativo modificador que se dicte, no quedará sujeto al control de legalidad a través del trámite de toma de razón de la citada entidad de Control”.

## **RESUELVO:**

**1° MODIFÍCASE** las condiciones de operación, requisitos y exigencias del perímetro de exclusión, aprobadas mediante Resolución Exenta N° 156, de 2016, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, en lo que a continuación se indica:

**1.1. REEMPLÁZASE** el punto 5.1, denominado “FÓRMULA DE PAGO”, por el siguiente:

*“El pago mensual se realizará en base a lo informado por el operador de transporte, siempre y cuando coincida con lo calculado por el Ministerio. En caso de existir diferencias, primará el valor calculado por el Ministerio.*

*El pago se realizará según lo señalado en el numeral 4 anterior y según lo siguiente:*

$$\text{Subsidio}_M = \text{Subsidio}_{t \text{ buses ad.}} + \text{Subsidio}_{t \text{ tarifa}} + (\text{Subsidio}_{t \text{ operación}} \times \text{Factor de Pago}_M)$$

Donde,

$$\text{Factor de Pago}_M = (\alpha \times \text{ICF}_M + \beta \times \text{IR}_M + \gamma \times \text{IP}_M)$$

*El Factor de Pago<sub>M</sub> se calculará como la suma de las multiplicaciones de cada indicador mensual por su respectivo ponderador, redondeando el resultado final de la suma de los tres indicadores, a dos decimales.*

*Para el Factor de Pago<sub>M</sub>, se considerarán los siguientes valores:*

<b>Mes</b>	<b>α</b>	<b>B</b>	<b>γ</b>
1	0,80	0,00	0,20
2	0,80	0,00	0,20
3	0,80	0,00	0,20
4	0,80	0,00	0,20
5	0,80	0,05	0,15
6	0,80	0,05	0,15
7	0,80	0,10	0,10

*Subsidio<sub>M</sub>: es el subsidio mensual correspondiente al mes M una vez aplicado el factor de pago, redondeando el resultado final al entero más cercano.*

*Subsidio<sub>t buses ad.</sub>: Es el componente del subsidio mensual destinado a pagar buses adicionales. No está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual.*

*Subsidio<sub>t tarifa.</sub>: Es el componente del subsidio mensual destinado a rebajas tarifarias para escolares. No está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual.*

*Subsidio<sub>t operación.</sub>: Es el componente del subsidio mensual destinado a la operación. Está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual.*

*No se considerará bajo ninguna circunstancia, el pago del subsidio por adelantado, efectuándose el primero de estos pagos al mes siguiente del inicio de la prestación de los servicios.*

*No obstante lo anterior, los montos asociados a tarifa y a operación del mes respectivo, se podrán pagar de manera independiente.*

*Al inicio de la operación de la regulación contenida en el presente acto, se considerará un periodo de marcha blanca en el control en base a indicadores. Para ello, durante los doce primeros meses de operación, el pago del subsidio tendrá la siguiente formulación:*

<b>Mes</b>	<b>α</b>	<b>B</b>	<b>γ</b>
1 a 7	0,89	0,00	0,22
8 a 12	0,84	0,00	0,21

Con todo, el valor de  $Subsidio_M$  nunca podrá ser superior al  $Subsidio_0$  que corresponda”.

**1.2. REEMPLÁZASE** el cuadro del punto 6.1, denominado “SOBRE LOS MONTOS”, por el siguiente:

Unidad de Negocio	Monto Mensual Desglosado			Monto Total Mensual de Subsidio
	Subsidio Buses Adicionales	Subsidio Tarifa	Subsidio Operación	
L3	\$ 7.405.951	\$ 3.678.894	\$ 3.294.789	\$ 14.379.634
L4	\$ 6.981.893	\$ 4.671.659	\$ 3.688.891	\$ 15.342.443

**1.3. REEMPLÁZASE** el punto 8.2, denominado “DE LOS INCUMPLIMIENTOS Y SUS SANCIONES”, por el siguiente texto:

*“Para los efectos del ejercicio de la potestad sancionadora, las infracciones a que se refiere este instrumento se clasificarán en gravísimas, graves y leves, y se les aplicarán las siguientes sanciones:*

- *Las infracciones gravísimas darán lugar a la Cancelación del servicio del Registro Nacional de Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros lo que podría llevar a la caducidad del contrato.*
- *Las infracciones graves darán lugar a la Amonestación por escrito de carácter grave.*
- *Las infracciones leves darán lugar a la Amonestación por escrito de carácter leve.*

*Cuando el infractor pudiese ser sancionado por diversas infracciones por el mismo hecho, de las sanciones posibles, se le impondrá la de mayor gravedad, siendo de la misma gravedad se le impondrá la de mayor monto pecuniario.*

**a) De la cancelación:**

*Podrá proceder la sanción de Cancelación del servicio y/o Caducidad del contrato, por parte de la Subsecretaría de Transportes, previo proceso administrativo, en el caso de que se verifique cualquiera de los incumplimientos de contrato que se indican en la tabla expuesta.*

*No obstante lo anterior, en aquellos casos en que la flota de los servicios cancelados supere un cierto porcentaje de la flota mínima de la Unidad de Negocio, necesariamente deberá aplicarse la caducidad del contrato. Los porcentajes de flota que llevan a la caducidad del contrato serán definidos en función del tamaño de la Unidad de Negocio, tal como se muestra a continuación:*

Flota Mínima	Porcentaje de la flota mínima de la UN que lleva a caducidad del contrato
1 - 25	40%
26 - 50	50%
51-100	60%
101-250	70%
251 o más	80%

	<b>Incumplimiento</b>	<b>Sanción</b>	<b>No obstante sanción anterior</b>
1	<p>La no iniciación o el abandono de la prestación de los servicios de la unidad de negocio sin causa justificada, ni aprobada por el Ministerio.</p> <p>Entendiéndose por no iniciación, el haber transcurrido más de 15 días desde la total tramitación del acto que aprueba el contrato sin haber iniciados los servicios de la unidad de negocio.</p> <p>A su vez, por abandono se entiende el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio en un mes completo según lo establecido en el punto 4, igual a cero durante cinco o más días consecutivos; o en un mes completo con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, inferior a 0,2; o dos meses continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4<sup>9</sup>.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Término anticipado del contrato.</li> <li>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.</li> <li>3. Cancelación del Servicio.</li> </ol>	<p>En caso de que así lo determine el Ministerio, el Operador cancelado podrá prestar los servicios en los términos y por el plazo que señale el Ministerio, mediante resolución fundada y en tanto se procede a un nuevo proceso concursal según lo establecido en el punto 11, o de contratación</p> <p>En este caso, la multa corresponderá al 20% del monto del subsidio mensual a otorgar.</p>
2	<p>La subcontratación total del servicio.</p> <p>La cesión del contrato sin previa autorización del Ministerio.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Término anticipado del contrato.</li> <li>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía.</li> <li>3. Cancelación del Servicio</li> </ol>	
3	<p>La no instalación del sistema AVL en toda la flota inscrita, en un plazo de 20 días hábiles de iniciada la operación del servicio.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Término anticipado del contrato.</li> <li>2. Cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.</li> <li>3. Cancelación del Servicio.</li> </ol>	
4	<p>La acumulación de veinte (20) amonestaciones por escrito de carácter grave en el período de doce (12) meses.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Término anticipado del contrato.</li> <li>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía.</li> <li>3. Cancelación del Servicio.</li> </ol>	
5	<p>La no implementación de la tecnología complementaria detallada en la sección 3.11 bajo las condiciones allí descritas, en un plazo de 20 días hábiles posteriores a la fecha máxima acordada para su implementación.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Término anticipado del contrato.</li> <li>2. Cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.</li> <li>3. Cancelación del Servicio.</li> </ol>	

En caso de aplicarse la sanción de cancelación sea por la presente regulación u otra, el Ministerio por razones de interés público y buen servicio, podrá efectuar un nuevo proceso de negociación, o realizar un proceso concursal según lo establecido en el punto 11.

<sup>9</sup> Para los servicios tipo variante, inyección y nocturno se considera una sanción al servicio principal que lo contiene.

**b) De la amonestación por escrito de carácter grave:**

Podrá proceder la sanción de amonestación por escrito de carácter grave por parte de la Secretaría Regional, previo proceso administrativo, en el caso que se verifique cualquiera de los incumplimientos del contrato que se indican en la tabla expuesta a continuación:

	<b>Incumplimiento</b>	<b>Multa</b>
1	La entrega parcial o discordante de información de seguimiento según lo definido en el "Nivel de Servicio de Integridad" según Resolución Exenta N°1247/2015, una vez transcurridos tres meses desde el inicio de los servicios, que impidan el correcto cálculo de indicadores y obtención del Factor de Pago y/o Ranking.	Descuento de un 0,01 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
2	No realizar la rendición de cuentas dentro del plazo señalado en el punto 5.2.2.2.	Multa por un monto de 5 U.F. por día de atraso.
3	No entregar dentro de plazo los formularios a que se refiere el punto 5.2.2.1.	Multa por un monto de 5 U.F. por día de atraso
4	Cobro de tarifa superior a la establecida.	Descuento de un 0,01 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
5	Presentar una flota inscrita inferior a la mínima establecida, en un mes.	Descuento de un 0,05 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
6	La no reposición de las garantías, de acuerdo a lo señalado en el punto 9, por cada dos días de atraso.	Multa por un monto de 5 U.F.
7	La interrupción no autorizada del servicio. Se entenderá por interrupción, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia por diez días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio inferior a 0,2; o cuarenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4; o sesenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio desde 0,4 y hasta 0,55 <sup>10</sup> .	Descuento de un 0,02 por cada evento en el ranking anual del servicio correspondiente, según lo establecido en el numeral 10.
8	No informar al Ministerio, dentro del plazo previsto, sobre la existencia de multas, fallos o medidas, de acuerdo a lo indicado en el literal z) del punto 1.3.2.1 de este instrumento.	Descuento de un 0,01 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
9	No acreditar ante el Ministerio en la forma y plazo previsto en el literal v) del punto 1.3.2.1 de este instrumento, respecto del cumplimiento efectivo de las medidas, sanciones o multas decretadas por autoridades competentes por incumplimiento de obligaciones laborales o previsionales.	Descuento de un 0,01 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
10	La acumulación de cinco (5) amonestaciones por escrito de carácter leve en el lapso de dos (2) meses o cada vez que se acumulen diez (10) en un plazo de tres (3) meses.	Descuento de un 0,01 en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
11	El incumplimiento de las obligaciones señaladas en las secciones denominadas "Datos e Información que se deberá transmitir y presentar al Ministerio".	Descuento de un 0,02 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de

<sup>10</sup> Para los servicios tipo variante, inyección y nocturno se considera una sanción al servicio principal que lo contiene.

	<b>Incumplimiento</b>	<b>Multa</b>
		<i>Negocio, según lo establecido en el numeral 10.</i>
12	<i>No supervisar la continuidad del servicio AVL, según lo establecido en el punto 4.4.</i>	<i>Descuento de un 0,02 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.</i>
13	<i>Incumplimiento sistemático de un servicio. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un servicio, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia mensual (<math>ICF_M^S</math>), igual o inferior a 0,7<sup>11</sup>.</i>	<i>Descuento de un 0,03 por cada evento en el ranking anual del servicio correspondiente, según lo establecido en el numeral 10.</i>
14	<i>Incumplimiento sistemático de un periodo en un servicio. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un periodo en un servicio, el hecho de que en un periodo determinado de un servicio se presente un indicador de frecuencia mensual, igual o inferior a 0,5<sup>12</sup>. Para el cálculo del indicador anteriormente descrito, se hará un promedio simple por período de los indicadores de frecuencia desagregados de cada servicio en el mes.</i>	<i>Descuento de un 0,03 por cada evento en el ranking anual del servicio correspondiente, según lo establecido en el numeral 10.</i>
15	<i>La no presentación, dentro del plazo que estableció el Ministerio en la Resolución Exenta N° 1247 de 2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de la información mencionada en el numeral 4.</i>	<i>Descuento de un 0,02 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.</i>
16	<i>Incumplimiento diario de un servicio. Se entenderá por incumplimiento diario, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,5<sup>13</sup>.</i>	<i>Descuento de un 0,02 por cada evento en el ranking anual del servicio correspondiente, según lo establecido en el numeral 10.</i>
17	<i>En caso de comprobarse que el contratado ha alterado y/o permitido la alteración de los equipos, sistemas y/o de las plataformas de apoyo con que opera dentro de un mes, afectando la información declarada en ellos para obtener mayores cumplimientos en la operación mensual de los servicios de transporte prestados.</i>	<i>Descuento de un 0,15 al ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio.</i>
18	<i>En caso de comprobarse que la información de tracking, expediciones o indicadores mensuales entregados, resulten discordantes con medios de prueba válidos para el Ministerio (ej. Actas de Fiscalización entre otros), y que los resultados de cumplimiento mensual resultan ser inferiores a los informados.</i>	<i>Descuento de un 0,15 al ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio.</i>

**c) De la amonestación por escrito de carácter leve:**

*Podrá proceder la sanción de amonestación por escrito de carácter leve por parte de la Secretaría Regional, previo proceso administrativo, en el caso que se verifique cualquiera de los incumplimientos del contrato que se indican en la tabla expuesta a continuación:*

<sup>11</sup> Para los servicios tipo variante, inyección y nocturno se considera una sanción al servicio principal que lo contiene.

<sup>12</sup> Para los servicios tipo variante, inyección y nocturno se considera una sanción al servicio principal que lo contiene.

<sup>13</sup> Para los servicios tipo variante, inyección y nocturno se considera una sanción al servicio principal que lo contiene.



	<b>Incumplimiento</b>	<b>Multa</b>
1	<i>Todo otro incumplimiento que no sea susceptible de ser sancionado con la cancelación o amonestación por escrito de carácter grave establecidas precedentemente, será sancionado por la Secretaría Regional con la medida de amonestación por escrito, previo proceso administrativo, salvo aquellos incumplimientos cuya infracción esté expresamente establecida en el D.S. N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</i>	<i>Multa por un monto de 5 U.F.</i>
2	<i>La entrega de información con errores de integridad que no afecten el cálculo de indicadores, según lo establecido en la Resolución Exenta N° 1247 de 2015 ya señalada y sus modificaciones.</i>	<i>Cobro de un monto de 10 UF.</i>

**d) De las multas:**

*Las multas serán descontables del estado de pago del subsidio correspondiente al mes en que se notifique la resolución que le pone término al procedimiento administrativo sancionatorio imponiendo la sanción o al mes siguiente, en caso que así lo determine la Secretaría Regional o la Subsecretaría de Transportes según corresponda, en la Resolución que aplique sanción. En su defecto, el pago de las multas deberá efectuarse a través del depósito del monto correspondiente en la cuenta corriente bancaria de la Subsecretaría de Transportes, conforme al detalle que se informará en el acto administrativo respectivo. En caso que ninguna de las formas de pago de multa sea aplicable, se pagarán con cargo a la garantía señalada en el punto 9.*

*Las sanciones establecidas en los párrafos precedentes serán aplicables al Operador, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión de un conductor o personal del servicio o dueño del vehículo. Por lo tanto, el Operador es responsable directo y en forma indelegable del fiel cumplimiento de todos los aspectos que involucra el buen servicio a que se obligan de acuerdo a las disposiciones de la presente resolución.*

**1.4. REEMPLÁZASE** el punto 10, denominado "EVALUACIÓN DE LOS SERVICIOS", por lo siguiente:

*"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones elaborará mensualmente un indicador de evaluación mensual de los servicios  $IE_M^s$ , en base a los datos obtenidos por los sistemas AVL implementados por el operador y según lo definido en la presente resolución.*

*Este indicador será utilizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para elaborar un ranking de cumplimiento mensual, en el cual se numerarán cada uno de los servicios, en orden numérico descendente, de mayor a menor de acuerdo al cumplimiento que presenten.*

*Para cada servicio, se calcula como<sup>14</sup>:*

$$IE_M^s = \alpha \times ICF_M^s + \beta \times IR_M^s + \gamma \times IP_M^s$$

*Dónde,*

*$IE_M^s$ : es el indicador de evaluación mensual del servicio s.*

*$ICF_M^s$ : es el indicador de frecuencia mensual del servicio s.*

*$IR_M^s$ : es el indicador de regularidad mensual del servicio s.*

*$IP_M^s$ : es el indicador de puntualidad mensual del servicio s.*

<sup>14</sup> Los valores de  $\alpha$ ,  $\beta$  y  $\gamma$  son los mismos ponderadores utilizados en el numeral 5.

*Para los servicios que no tengan puntos de control de puntualidad y horas de pasada programada exigida, y por ello no sea posible calcular su indicador de puntualidad, se deberán ajustar los ponderadores de los indicadores de frecuencia y regularidad en forma proporcional de acuerdo a las siguientes fórmulas:*

$$\begin{aligned}\alpha' &= \alpha + \gamma \times \alpha / (\alpha + \beta) \\ \beta' &= \beta + \gamma - \gamma \times \alpha / (\alpha + \beta)\end{aligned}$$

*Redondeando el resultado de  $\gamma \times \alpha / (\alpha + \beta)$  a dos decimales.*

*Para los servicios que no sea posible construir su indicador de regularidad, pues tienen frecuencia exigida en un solo período y ésta es igual a 1, pero si tengan indicador de puntualidad, se deberán ajustar los ponderadores de los indicadores de frecuencia y puntualidad en forma proporcional de acuerdo a las siguientes fórmulas:*

$$\begin{aligned}\alpha' &= \alpha + \beta \times \alpha / (\alpha + \gamma) \\ \gamma' &= \gamma + \beta - \beta \times \alpha / (\alpha + \gamma)\end{aligned}$$

*Redondeando el resultado de  $\beta \times \alpha / (\alpha + \gamma)$  a dos decimales.*

*Para los servicios que no sea posible construir ni su indicador de regularidad ni indicador de puntualidad, se deberán ajustar los ponderadores de los indicadores de frecuencia, regularidad y puntualidad de acuerdo a las siguientes fórmulas:*

$$\begin{aligned}\alpha' &= \alpha + \beta + \gamma \\ \beta' &= \gamma' = 0\end{aligned}$$

*Estos indicadores se calcularán de la misma forma que sus indicadores homólogos agregados para todos los servicios del contrato según lo indicado en el numeral 4, pero en forma independiente para cada servicio. Cuando el contrato tiene un único servicio, los indicadores agregados por contrato y el individual del servicio coinciden. Dichos valores deben estar redondeados al segundo decimal.*

*En el caso que el resultado final del indicador de evaluación de un servicio pudiese ser mayor a uno, se considerará un valor máximo igual a uno.*

*El ranking mensual será publicado en el sitio web que determine el Ministerio desde el mes siguiente de iniciado los servicios bajo Perímetro de Exclusión.*

*Anualmente, y desde el inicio de prestación de los servicios bajo Perímetro de Exclusión, se calculará un índice de evaluación anual (IEA), definido como el promedio simple de los indicadores de evaluación mensuales señalados precedentemente. El promedio debe estar redondeado al segundo decimal.*

*Este indicador será utilizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para elaborar un ranking de cumplimiento anual, en el cual se numerarán cada uno de los servicios, de mayor a menor de acuerdo al cumplimiento que presenten.*

*Este indicador anual se ajustará conforme lo indicado en el punto 8.2 de la presente resolución.*

*En base a este ranking anual, el Ministerio podrá poner término anticipado a la operación de todos aquellos servicios que tengan un IEA menor o igual a 0,8 y sin perjuicio de las sanciones dispuestas en el punto 8.2 del presente acto.*

*Asimismo, y con la finalidad de mantener el equilibrio en el funcionamiento del sistema de transporte, el Ministerio podrá cancelar conjuntamente otros servicios del mismo operador, sin que necesariamente se encuentren en las causales de término antes definidas, hasta completar una flota mínima de operación que permita efectuar un llamado a concurso, siendo el Ministerio, quien por razones fundadas, definirá el número de flota específico para cada proceso a concursar. El criterio para seleccionar los servicios a cancelar corresponderá a aquellos de mejor resultado en el mismo ranking para aquella unidad de negocio, descendientemente hasta completar el parámetro de flota antes señalado o elementos relacionados con la ubicación geográfica de los servicios, terminales requeridos para la operación y rentabilidad del conjunto de servicios.*

*El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones concursará los servicios que se hallen en la situación descrita en párrafos anteriores, en conformidad a lo que determine, y en caso que el operador de transporte que actualmente presta el servicio participe, lo hará con disminución de puntaje en conformidad a los criterios de evaluación dispuestos.*

*La cancelación del servicio a que se refiere este punto, sólo se hará efectiva, una vez que comiencen las operaciones del o los servicios concursados. Se cancelarán también las inyecciones, expresos, variantes y nocturnos relacionados con los servicios a cancelar, según corresponda.*

*Si al momento de realizar el ranking anual existiese un nuevo servicio, este no participará de la evaluación anual hasta haber completado al menos doce (12) meses de operación."*

**1.5. MODIFÍCASE** el punto 11, denominado "RESPECTO DE LA CONCURSABILIDAD", en el sentido de incorporar los siguientes párrafos finales:

*"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en los casos en que se establezca la implementación de nuevos servicios, se produzca una vacancia, la no prorrogación de contratos, o la cancelación de servicios, y/o de Unidades de Negocios, según lo establecido en los Puntos 10 y 8.2, respectivamente, así como cualquier situación que implique el término anticipado de los contratos; podrá desarrollar procesos concursales; con el fin de seleccionar y asignar a un nuevo responsable de dichos servicios.*

*A su vez, por razones fundadas de interés público y buen servicio, así como de rentabilidad económica, el Ministerio podrá definir condiciones de operación y/o contrato distintas de las estipuladas en la presente resolución."*

**2° NOTIFÍQUESE** el presente acto administrativo a los responsables de servicios que operan en el Perímetro de Exclusión a que se refiere el presente acto.

**ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EL SITIO WEB**

([www.mtt.gob.cl](http://www.mtt.gob.cl) y [www.dtp.r.gob.cl](http://www.dtp.r.gob.cl))

**Distribución:**

DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL – OFICINA DE PARTES  
DIVISION LEGAL  
GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES  
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES  
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LA ARAUCANIA – OFICINA DE PARTES  
SUBTRANS – OFICINA DE PARTES



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

**310052**

**E105663/2021**